

## 沖縄県入域観光客に関するグラビティーモデル分析の再推計 Re-Estimation of a Gravity Model Analysis of the Domestic Tourists to Okinawa

梅村 哲夫\*  
(Tetsuo UMEMURA)

### Abstract

This paper re-estimates trends in inbound tourism to Okinawa Prefecture from several mainland Japanese airports based on the latest statistics using a gravity model, which is basically the same analytical tool as used in previous research by Umemura (2005). Unlike the previous research paper which, as a result of limited data, covered only a 4-year period from 1998 to 2001, the analysis period in this paper is six years, from 1998 to 2003. Importantly, this means that the impacts of the September 11 terrorist attacks in 2001 have been able to be factored in.

The estimated results have not significantly changed from previous research, and while geographical distance which is a proxy variable of time and economic distance became a negative factor in the context of Okinawa tourism, population and per capita income in locations that the tourists depart from seem to be positive factors. Additionally, the following new points have emerged as a result of having extended the estimation period.

The first, is that the Okinawa tourism boom within the Kanto region looked to continue but was likely settle. The second, is that the Okinawa tourism boom in the Kansai region became stronger than before. The third, is that since the tendency was for the recorded value to be lower than the theoretical value in Chubu region, tourism promotion in this region will require stimulation. This, in turn, will contribute to the continuation of the Okinawa tourism boom.

### 1. はじめに

本稿は、最新の統計を利用して沖縄県への入域観光客の動向をグラビティーモデルを使い推計したものであるが、基本的には前回の研究<sup>1</sup>のアップデートである。前回の分析では、統計の制約により1998年から2001年という4年間が分析対象であった。今回の分析期間は1998年から2003年までの6年間であり、前回より2年間増えている。また、01年の同時多発テロ以降も対象となっており、この影響についての考察も可能となった。

推計結果は、大きな部分では以前と変わりなく、時間的・経済的距離の代理変数である地理的距離は沖縄観光の阻害要因となる一方、発地の人口、一人当たり所得はプラス要因ということが再確認できた。加えて、推計期間を延ばしたことによって次の点が新たに浮かび上がってきた。第一に関東圏における沖縄ブームはいまだに続いているものの落ち着いてきたということである。前回の推計では関東圏における沖縄ブームが急速に高まっていることを確認したが、今回の推計ではその高まりが安定した、いわゆる高止まりの状態で

\*琉球大学法文学部観光科学科、連絡先は、umemurat@eve.u-ryukyu.ac.jp.  
1 梅村(2005)。

あることが見られた。第二に、以前に比べて阪神圏における沖縄ブームが強まってきたという結果となった。第三に中部圏は理論値より実績値が低い傾向が続いていることが分かった。つまり、これら地域に対する誘客プロモーションによって沖縄観光に対する潜在需要喚起が、沖縄観光ブームを継続させるのに貢献していると考えられる。

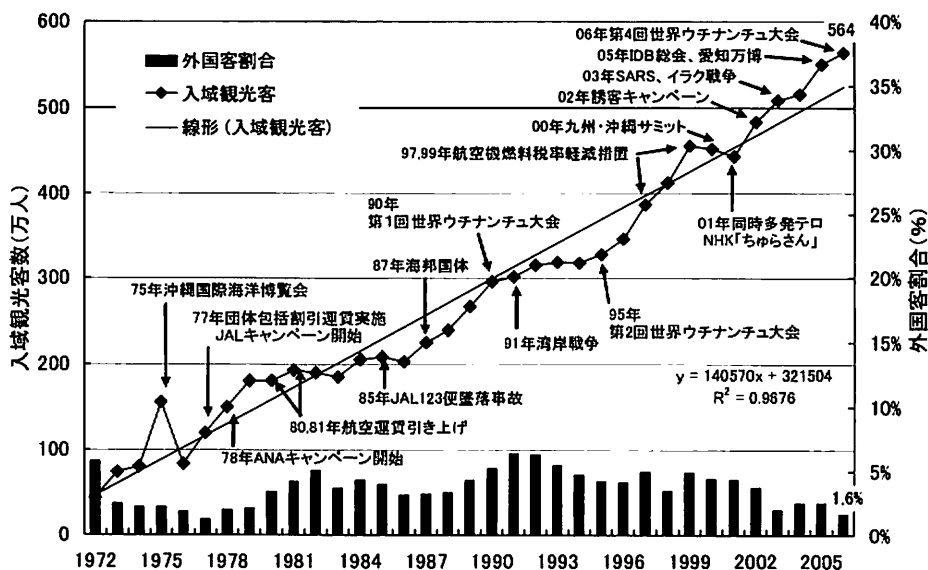
近年では沖縄観光ブームをどのように継続させるかが問われており、その方策として高付加価値型観光、長期滞在型観光、保養保健観光など新たな観光資源の創出が検討されているが、06年11月に沖縄県庁が公表した「観光客の声」にあるように、観光サービスに対する要望がより厳しくなっている。また日本全体では訪日外国人観光客数は増加しているのに対し、沖縄県では国際観光の促進を沖縄県観光振興計画に掲げているものの、その具体的方策は遅々として進んでおらず、国際観光客の減少に歯止めがかからない状況が生まれている。これらの課題に迅速に、かつどのように対処していくかが、沖縄観光の持続的発展を左右するものと考えられる。

## 2. 入域観光客の動向

図1は沖縄が日本に復帰した1972年（昭和47年）から2006年（平成18年）までの沖縄県への入域観光客数の推移を示している。

図から明らかなように入域観光客数は増加基調にある。この35年間でマイナス成長になったのは1976年、82年、83年、94年、00年、01年の6年だけである。このように、観光客数は順調に増加しているが、外的要因で変動が生じている。75年の沖縄国際海洋博覧会の年には多数の観光客が来沖している一方、翌年はその反動で大きく低下している。また航空機の事故や国際的テロが発生すると、その影響ははっきりと観光客数の変化となって現れている。しかし95年以降は、日本人の海外旅行が好調で台風が多かった00年、同時多発テロが発生した01年に一時的に低下した年を除くと、トレンド線の上方を順調に推移している。つまりこの時期以降、沖縄観光ブームが続いていると考えられる。

図1 沖縄県の本土復帰から2006年までの入域観光客数の推移



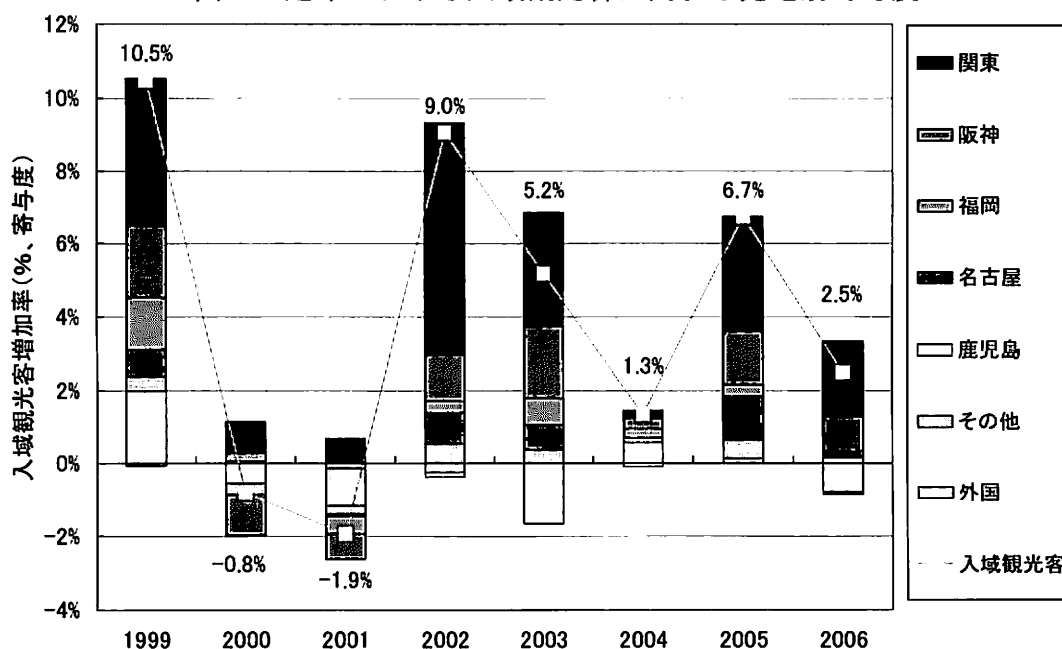
(出所)「観光要覧」(沖縄県)各年版等から作成。

図中の棒グラフは外国人観光客数の割合を示している。これによると、1991年前後の割合が高くその後は低下傾向にあるが、それは台湾からのクルーズ船の運休などが原因である。06年の外国人観光客数は9万2,500人、全入域観光客数の1.6%であるから、98.4%が日本の他府県からの観光客である。

つまり沖縄における入域観光客の動向は、観光客数は増加基調にあること、しかしそのほとんどが日本本土からのものであることの2点である。

近年における沖縄県への入域観光客数の動向は次のようになる。

図2 近年における入域観光客に関する発地別寄与度



(出所) 入域観光客統計概況各年版 (沖縄県) より算出。

図2は1999年から06年までの入域観光客の増加率と発地別寄与度のグラフである。折線は入域観光客全体の増加率であり、積み立て棒グラフが寄与度を示す。

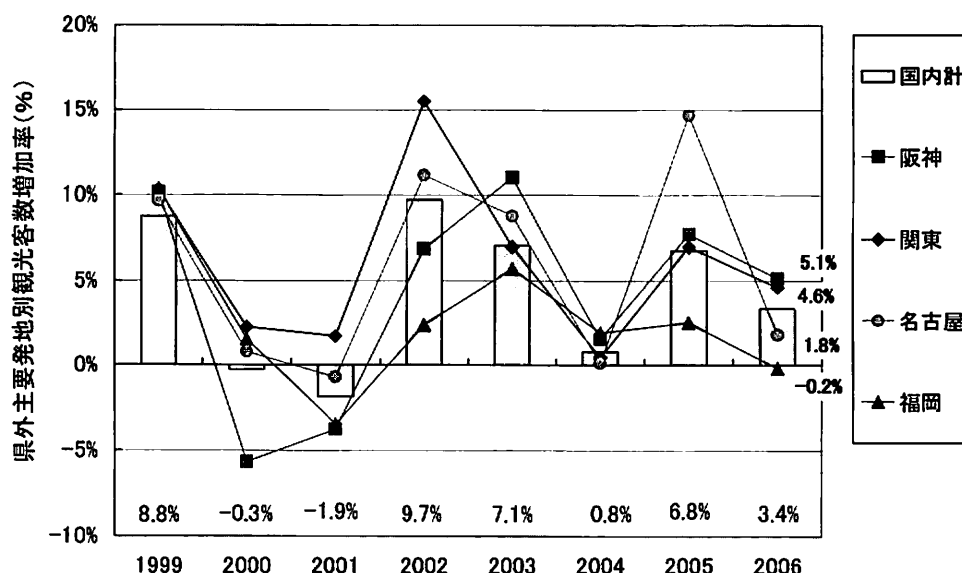
まず全体の傾向であるが、99年は10.5%という高い伸び率を示したが、2000年及び01年はマイナス成長となった。実を言えば、日本人の海外旅行者数は2000年には対前年比9%の伸びを示している。つまりこの年の入域観光客の減少は観光客の需要が海外旅行へシフトしたためと、沖縄県に接近した台風の影響が考えられる<sup>2</sup>。01年の減少は言うまでもなく同時多発テロの影響である。米軍基地が集中する沖縄県には県外から多数の警察官が警備目的で派遣され、県外からの修学旅行がキャンセルされるなど観光産業へ大きな影響を与えた。これに危機感を抱いた行政及び観光業界は官民一体となった誘客キャンペーンとパッケージツアー商品の低価格化によって対応し、翌02年には99年を上回る入域観光客の獲得に成功し、対前年比+9%と大きく伸びた。その後も変動はあるがプラスの増加率を維持している。

2 気象庁による南西諸島 (沖縄地方、奄美) 台風接近数は、1999年7個、2000年10個、2001年6個である。なお繁忙期の7月から9月に限定すると、99年00年とも7個、01年は4個である。

発地別寄与度では、関東からの観光客が常にプラスに牽引していることがわかる。00年、01年という全体がマイナス成長にあった時期においてもプラスに寄与しているが、同時期における阪神方面からの観光客はマイナスである。観光客数の増減は外部要因によって増幅される傾向があるが、この図でもその傾向が如実に表れている。

沖縄県観光商工部が発表した06年（平成18年）の沖縄観光の目標値は入域観光客数565万人、対前年比2.7%増であるが、最終的には563万6,900人、前年比+2.5%となった。繁忙期である8月の入域観光客数は前年同月比+1%であり目標には大きく及ばない感もあったが、10月に実施された第4回世界のウチナーンチュ大会、沖縄県離島ブームが好調なことから、本年後半に持ち直したと見ることができるであろう<sup>3</sup>。

図3 国内主要発地別入域観光客数の推移



(出所) 入域観光客統計概況（沖縄県）各年版より算出。

図3は、図2から外国客を除き国内主要航路の増減をより明確に示したものである。横軸上の数字は県外からの観光客増加率である。外国客を除くと06年の増加率は3.4%である。つまり外国観光客の減少が、入域観光客数目標値を達成することができなかった大きな原因である。図に示してはいないが、年間10万人を超える観光客を送り出している大都市圏からの観光客数は+7.1%であったが、1万人から10万人の中規模都市では+0.49%でしかない。また発地別では、阪神、名古屋（中部）、福岡の増加率が下がり、福岡は対前年比マイナスを示している。

1980年代の日本におけるバブル経済とその崩壊、1997年におけるタイから発生したアジア通貨危機など、ブームの後には必ず反動がある。沖縄観光においても海洋博の翌年には観光客数が大きく落ち込んだ。今後とも継続的に観光客数が増加するという予測もあるが、それは現状に甘んじているようにも思える。国内経済は回復基調であるから、今後沖縄観光と海外旅行が競合する可能性が高い。さらに国内の多くの都市で観光振興に力を入れ始

3 本年各月の実績に基づいた入域客の年間増加率の予測は、8月時点（1.64%）、10月時点（2.07%）、11月時点（2.43%）と徐々に高まっており、最終的に2.5%増となった。

めている現状を踏まえると、沖縄県が観光収入で経済の自立を目指すのであれば、速やかな対応が必要であると考えられる。

### 3. グラビティーモデルによる推計

#### 3-1 推計式の説明

本稿で採用するグラビティーモデルは、以前筆者が使用したものと同じであるが、説明すると以下のようなになる。

$$\ln(\text{IBT}_{ij}) = f(\ln(\text{DIS}_{ij}), \ln(\text{POP}_i), \ln(\text{PCI}_i)) \dots \textcircled{1}$$

ただし、i：出発空港または出発地域

j：沖縄県または那覇空港

IBT：沖縄県入域観光客数

DIS：那覇空港と出発空港間の区間距離 (km)

POP：出発空港が所在する都道府県の人口

PCI：出発空港が所在する都道府県の1人当県民所得

19航路：那覇空港と次に挙げる空港との路線。札幌、仙台、小松、東京、名古屋、阪神（伊丹、関西国際）、広島、岡山、松山、高松、福岡、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、福島、高知、新潟。なお当然であるが、2006年（平成18年）に開港した、神戸空港、新北九州空港のデータは含まれない。

全ての変数が入手できた期間は、1998年から2003年の6年間であり時系列分析は難しいため、各年についてのクロスセクション分析で、最小二乗法で推計した<sup>4</sup>。

推計式①を具体的に説明する。なお括弧内は想定される符号条件である。出発地別の沖縄県への入域観光客数を被説明変数とし、説明変数には那覇空港と出発空港の距離（-）、出発地の都道府県の人口（+）、同じく出発地の1人当県民所得（+）を想定したものである。つまり空港間の距離が長いほど運賃や旅行時間が大きくなり観光客数が少なくなる。反対に出発地の人口が多いことは、市場が大きいということであり、1人当り所得が高ければ旅行需要が多く、いずれも観光客数が増える要因として考えられるということである。

ただし、本分析では次の点で厳密性に欠けるので注意する必要がある。

まず、第一に距離と運賃の関係である。一般的に飛行距離と運賃は比例する。つまり長距離であるほど航空燃料などの費用はかさみ運賃は高くなる。しかし、関東や阪神方面の旅客数は相対的に多いので1人当単価は下がるはずである。また通常期と繁忙期、往復割引や前売り割引などの各種割引制度、ツアー料金への組み込みなどが行われるため運賃に関しては適切な数値の把握が非常に困難である。本稿ではグラビティーモデルにおける距離を2点間の経済的・時間的移動コストと見なし、空港間区間距離を説明変数として使用した。ただし、利用者数の多寡による単価の変動については他の説明変数である“出発地人口”によってある程度吸収できるものと思われる。第二に出発地の都道府県における人口の問題である。例えば東京発の場合、羽田空港<sup>5</sup>を基準とするが、この空港を利用する沖縄への観光客は千葉県や神奈川県、埼玉県など関東圏に広範囲にわたっている。阪神発

4 1人当県民所得の最新データが03年という制限があったためである。

5 東京都大田区。

の場合、関西国際空港<sup>6</sup>及び伊丹空港<sup>7</sup>が基準となるが、和歌山県や兵庫県、京都府、滋賀県などに居住する人々が利用する。従って人口の範囲をどの程度まで広げるかという問題があった。同様な問題は地方空港の場合も同じであるが、恣意的になることを避けるため、今回はあえて空港が所在する都道府県の人口を採用した。第三に1人当り所得の問題である。これも空港所在地の都道府県における1人当り県民所得を用いたが、これは人口の変数よりは比較的安定したデータであると考えられる。例えば東京都の場合、都内へ働きに出てくる隣接県の勤労者が多いので、都内在住者との比較において所得格差は極端に拡大するとは考えにくく、これは地方空港の場合も同様であると考えられるからである。以上のように、議論の余地や問題点があることを踏まえ、実際の分析結果を検討する。

### 3-2 グラビティーモデルによる推計結果

表1 クロスセクション分析の結果

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
切片 (C)	-4.64 (-0.50)	-8.59 (-1.13)	-8.97 (-1.12)	-9.28 (-1.15)	-10.69 (-1.40)	-11.46 (-1.45)
距離 (DIS)	-1.77 (-3.55)***	-1.84 (-4.48)***	-1.79 (-4.34)***	-1.75 (-4.21)***	-1.71 (-4.26)***	-1.66 (-3.87)***
人口 (POP)	1.78 (6.70)***	1.57 (7.07)***	1.57 (7.09)***	1.60 (7.10)***	1.52 (6.87)***	1.50 (6.28)***
1人当り所得 (PCI)	1.82 (1.28)	2.61 (2.23)*	2.60 (2.16)*	2.59 (2.10)	2.82 (2.24)*	2.89 (2.45)*
決定係数 (R <sup>2</sup> )	0.847	0.883	0.879	0.882	0.885	0.870

注：対象は空港が所在する19都道府県（北海道、宮城県、石川県、東京都、愛知県、大阪府、広島県、岡山県、愛媛県、香川県、福岡県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、福島県、高知県、新潟県）、那覇－阪神間の距離は、那覇－伊丹、那覇－関西国際空港の平均値。  
括弧内はt値、片側検定で、\*\*\*は1%水準で有意、\*は5%水準で有意であることを示す。

表1は、推計式①より計算されたグラビティーモデルによるクロスセクション分析の推計結果一覧である。1998年から03年の6ヶ年について、19都道府県を対象に行った。またすべての変数は対数変換したので、表中の係数は弾力性を示す。

まず、決定係数 (R<sup>2</sup>) について見ると、0.847から0.885の間であり、推計式として説明力は比較的高いと言える。次に符号条件について見ると、距離についてはマイナス、人口及び1人当り所得はそれぞれプラスで予想通りであった。t値も概ね1%もしくは5%水準で有意となっている。

この結果を解釈すると、グラビティーモデルの理論通り、那覇空港から距離が遠くなるほど、その空港を起点とする観光客数は少なくなるということである。また出発地の人口が多いほど、そして1人当り所得が高いほど、観光客数が増えることが再確認できた。次に距離に関する係数の推移に注目すると、98年から順に、-1.77、-1.84、-1.79、-1.75、-1.71、-1.66と近年では徐々に低下しているが、これは経済的距離を要因とする観光客数減少の影響が低下していることを示している。つまり、沖縄県から遠くても、またはそのために飛行時間が長くてもあるいは運賃が多少高くても沖縄を訪問したいと考える人が増えてきたということか、あるいは区間距離が長くても各種割引制度の普及やツアー料金の

6 大阪府泉佐野市。

7 大阪府豊中市。

下落による影響があると見る事ができる。他方、人口や1人当り所得に関する係数については明確なトレンドは見られないが、t値に関する限り人口の係数の有意度が1人当り所得よりも高い傾向が見られる。

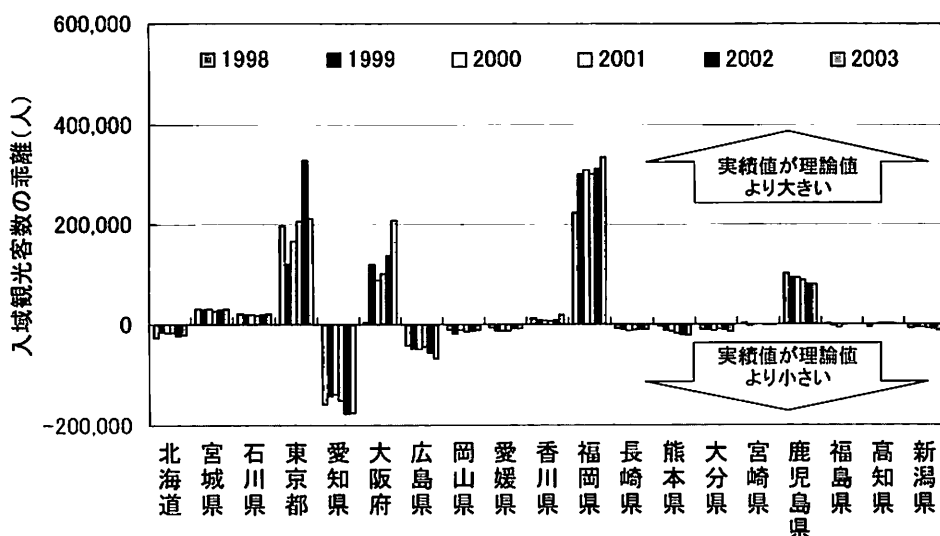
結果として、先の研究と同様に、全国19の都道府県から沖縄県を訪問する観光客数は、地理的距離（経済的距離）にネガティブに、人口規模と1人当り所得にはポジティブに影響されるということ、さらにトレンドとして地理的距離（経済的距離）の係数が近年低下しているので、遠隔地性というこれまで沖縄県が抱えていたマイナス要因の影響が小さくなってきたということが数量的に明らかになった。

### 3-3 理論値と実績の乖離及びその解釈

ここではグラビティーモデルの推計結果を用い、19都道府県の現状を検討する。具体的には算出された推計式の説明変数に実際の値を代入して入域観光客数を算出し、理論値の結果と実績値との差を調べてみた。言い換えると、まず19都道府県の沖縄への観光客の動向をグラビティーモデルによって推計することにより平均的傾向を明らかにし、次にその平均と現状との差を個別に検討するということである。図4は98年から03年の6ヶ年についての乖離を計算した結果であり、ゼロを境にプラス側が理論値より実績値が大きく、マイナス側が小さいことを示す。

これによると、東京都、大阪府、福岡県、鹿児島県が理論値より実績値が高いことがわかる<sup>8</sup>。これら以外に宮城県、石川県、香川県も若干実績値が上回っている。これらの地域では、沖縄観光に関しグラビティーモデルで用いた説明変数以外の要因が影響し実績値が上回ったのではないかと考えられる。まず東京都を見ると、理論値と実績値の乖離が徐々に拡大し、02年に最大値を示し、その後は平常値に近く戻っている。02年の数値は01年の

図4 実績値と理論値の乖離



(出所) 推計結果から筆者による算出。

8 ここでは空港が所在する都道府県単位に計算しているため、関東圏などは表記せず、都道府県別の計算結果を掲載している。

同時多発テロ後の沖縄観光プロモーションの影響からか極めて高いが、いずれにせよ実績値が高いことに変わりが無く、この点がまさに沖縄観光ブームの影響であると考えられる。

大阪府も実績値が理論値を上回っており、しかもその乖離が大きくなっている。全国的に沖縄観光ブームであると言われているが、詳細に分析するとそのブームは関東圏及び阪神圏を中心に起こっていると考えられる。一方、愛知県では、実績値が理論値を大きく下回っている。つまり中部圏に関しては沖縄ブームが十分浸透しているとは言えないのである。

なお、実績値が東京都に次いで上回っている福岡県に関しては、理論値との乖離幅が安定的に推移していることを考えると、沖縄ブームの影響だけでなく、那覇空港に一番近い国際線との乗り継ぎ拠点であることなど、他の要因が影響しているものと思われる。

さて、この分析結果を沖縄観光のプロモーションの基礎資料としてどのように利用できる可能性があるのでしょうか。人口の多い関東圏に対するプロモーションが短期的には観光客数を増加させるのに効率的であるということは明白であるが、それに対して中部圏や阪神圏へのプロモーションも有効であろう。理論値を上回っている都道府県をターゲットにするのか、逆に下回っている所に重点を置くのかという選択肢である。関東圏は市場が大きいだけに、沖縄ブームが去るとその影響も大きいと考えるのが妥当である。関東、阪神、中部の3つの大都市圏にこれまでにどのようなプロモーションを実施してきたのか十分把握していないが、少なくとも関東圏に関しては成功していると言えるのではなかろうか。

#### 4. グラビティーモデル及び最近の動向から見た沖縄観光の今後の傾向

2003年までのグラビティーモデルの結果では、関東圏、阪神圏における沖縄観光ブームが実証的に証明された。また、2001年の同時多発テロ後の誘客プロモーションの結果は特に阪神圏に影響を与えたことがわかった。他方、中部圏は常に実績値が理論値を下回っており、しかもその乖離が大きくなっていた。つまり中部圏には沖縄観光ブームが他の大都市圏ほど浸透していないか、あるいは競合地があるかという問題をはらんでいる。しかしポジティブな見方をすれば、沖縄観光の潜在的需要を喚起できる可能性を秘めているとも考えることができる。

2006年に入手できる最新の統計を用いた分析では、当年の予測値は沖縄県が想定していた目標値を若干下回る結果となっている。福岡県を除きいずれの地域からの観光客数の増加率はプラスであるが、05年との比較においては全て低下しており、特に著しい低下を示したのが名古屋（中部圏）である。このことは注目すべきであろう。

また、県の目標が達成できない最大の原因が国際観光客の伸び悩みである。日本全体では、ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）を実施し、訪日観光客数が軒並み上昇している中であって、沖縄県に来る外国人観光客数が減少傾向にある原因には構造的なものと考えられる。第一に沖縄を訪れる外国人観光客の多くは台湾からの観光客であり、クルーズ船に乗ってやってくるが、それら外国船を受け入れるのにふさわしい国際的なターミナルが整備されていないという問題がある。那覇空港国際線旅客ターミナルに関しても、国内線ターミナルとは雲泥の差で、規模も内容も非常に貧弱である。第二に、日本へ来る最も多い訪日外国人は韓国人であるという違いがある。第三に、平成17年度観光統計実態



調査によると、国際航空搭乗外国客の主要目的の1位が「観光地めぐり」、2位が「ショッピング」であり、沖縄県が持っている観光に関する比較優位資源、つまり「海水浴やマリインレジャー」が活かされているとは言い難い状態である。ショッピングにしても、DFS GALLERIA OKINAWA や OKINAWA OUTLET MALL ASHIBINAA はあるものの、沖縄県には東京の秋葉原のような外国客に魅力のある電気街は存在していない。いまだに、多くのアジアから来る観光客に関しては、日本製あるいは日本メーカー製の家電製品に対する需要が高いため、一つの方策としてこの点を整備・強化すれば、沖縄へ来る外国人に対する新たな観光資源としてアピールできると考えられる。さらに多言語による観光案内の不足、通訳の不足など訪日外国人に対する観光インフラが十分整備されていない状態が続いていることは致命的である。

県外観光客に関しては、観光地としての沖縄県は十分に絶対優位性を持っていると考えられるが、現状では「美しい海」が最大の観光資源であるから夏期が観光のシーズンとして定着しており、観光客数の季節変動が大きいというマイナス面がある。この変動は、観光関連産業の安定的経営を阻害するだけでなく、安定的雇用の実現も難しくしている。この結果、観光産業従事者の非正規雇用が増え、サービスの質の向上を妨げる一因となっている。この季節変動を平準化するためには、夏期以外の季節における観光資源の開発<sup>9</sup>、県の観光振興計画にも明記されているように、国際観光の充実を迅速かつ強力に進めていかないと、海外だけでなく国内の競合地に後れを取ることになるであろう。

経済的自立の柱の一つとして沖縄観光を考えているのであれば、ここに挙げた問題に対しては迅速に対処しなければならないし、もし現状を放置しておくならば沖縄観光の衰退という恐れもある。小さな政府を目指す中央官庁、米軍基地の再編・縮小とそれに伴う収入減、これらを踏まえた経済的自立を沖縄県が目指すのなら、長期的なビジョンを明確にすると共に具体的な施策の迅速な実行が望まれる。

## 参考文献

麻生憲一（1999）「観光旅行需要の経済分析」『21世紀の経済政策』日本評論社。

梅村哲夫（2004）「国際観光のグローバルトレンド及び沖縄観光の展望と課題」

『琉球大学経済研究 第68号』琉球大学法文学部。

梅村哲夫（2005）「沖縄県入域観光客に関するグラビティーモデル分析」『琉球大学経済研究 第69号』琉球大学法文学部。

梅村哲夫（2006）「沖縄観光の現状と課題」『りゅうぎん調査No.445 2006年11月』りゅうぎん総合研究所。

沖縄県（2005年3月）「第二次沖縄県観光振興計画」沖縄県。

沖縄県（2006年）「平成17年版観光要覧」沖縄県。

沖縄県観光商工部（2006）「平成17年度観光統計実態調査」沖縄県。

沖縄県観光商工部（2006年11月21日公表）「観光客の声」（平成18年度観光客満足度調査）沖縄県。

国土交通省編（2006年）『平成18年版観光白書』国立印刷局。

9 現在では修学旅行生の受入により平準化が試みられているようである。長期的視点からリピーターの育成という役割もあるが、同時にこれが沖縄観光のイメージを変質させる可能性も否定できない。

財団法人 日本交通公社 (2006年) 『旅行者動向2006 国内・海外旅行者の意識と行動』  
財団法人 日本交通公社。

付表

	都道府県	出発地	沖縄県入城観光客数							区間距離
			1999 H11	2000 H12	2001 H13	2002 H14	2003 H15	2004 H16	2005 H17	
1	北海道	札幌	58,800	59,200	60,500	55,500	57,600	53,800	73,100	2,418
2	宮城県	仙台	57,600	59,300	52,800	56,400	59,200	64,000	64,200	2,010
3	石川県	小松	36,600	36,300	34,600	37,800	41,400	41,900	42,600	1,577
4	東京都	東京	1,779,400	1,819,500	1,850,500	2,137,200	2,286,800	2,297,200	2,457,900	1,687
5	愛知県	名古屋	343,900	346,600	344,100	382,500	416,100	416,500	477,600	1,483
6	大阪府	阪神	884,500	834,300	802,800	858,000	952,500	967,100	1,041,800	1,283
7	広島県	広島	85,600	84,500	75,800	71,100	70,300	70,300	75,800	1,143
8	岡山県	岡山	35,600	35,900	34,200	38,700	40,700	41,800	43,600	1,252
9	愛媛県	松山	17,500	18,100	16,800	22,100	22,600	20,200	21,100	1,072
10	香川県	高松	27,500	26,300	23,900	29,400	40,000	38,200	40,000	1,194
11	福岡県	福岡	614,100	623,600	601,900	616,200	651,300	683,800	680,500	1,008
12	長崎県	長崎	26,600	23,900	22,500	25,600	24,800	25,600	26,700	915
13	熊本県	熊本	51,400	53,100	45,900	46,400	45,400	48,200	46,500	890
14	大分県	大分	24,500	22,900	21,400	22,800	23,500	26,400	24,800	1,003
15	宮崎県	宮崎	30,300	31,700	28,600	30,700	30,400	31,200	31,100	859
16	鹿児島県	鹿児島	161,700	161,600	151,800	145,900	145,600	140,700	141,300	758
17	福島県	福島	24,900	24,200	26,000	30,900	31,100	34,300	34,100	1,858
18	高知県	高知	10,900	12,300	11,000	11,800	10,000	12,100	12,100	1,080
19	新潟県	新潟	27,600	28,500	25,400	27,300	25,500	26,800	23,800	1,935
	沖縄県	那覇	-	-	-	-	-	-	-	-
	その他	-	259,700	219,400	202,900	188,200	109,900	3,600	5,000	-
	全国	総数	4,558,700	4,521,200	4,433,400	4,834,500	5,084,700	5,023,700	5,363,600	-
	出所		沖縄県商工労働部 観光リゾート局 観光企画課							国土交通省

注：(1) 阪神の区間距離は、那覇ー伊丹、那覇ー関空の平均値  
(2) 国内旅行者のみの統計、外国からの観光客数は除く

	都道府県	都道府県別1人当県民所得 (1,000円)						都道府県別人口 (1,000人)						
		1998	1999	2000	2001	2002	2003	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
1	北海道	2,726	2,686	2,673	2,639	2,569	2,545	5,695	5,689	5,683	5,679	5,670	5,659	
2	宮城県	2,737	2,767	2,745	2,653	2,549	2,521	2,355	2,360	2,365	2,371	2,371	2,373	
3	石川県	2,945	2,943	2,958	2,885	2,830	2,853	1,181	1,180	1,181	1,182	1,180	1,180	
4	東京都	4,325	4,350	4,316	4,198	4,148	4,267	11,939	11,983	12,084	12,138	12,219	12,310	
5	愛知県	3,536	3,429	3,417	3,376	3,386	3,403	6,973	7,006	7,043	7,087	7,123	7,158	
6	大阪府	3,256	3,205	3,186	3,068	3,023	3,042	8,813	8,813	8,805	8,818	8,815	8,816	
7	広島県	3,000	2,979	3,001	2,871	2,794	2,848	2,882	2,881	2,879	2,879	2,878	2,876	
8	岡山県	2,916	2,858	2,714	2,729	2,665	2,629	1,953	1,953	1,951	1,953	1,953	1,953	
9	愛媛県	2,514	2,416	2,461	2,408	2,312	2,324	1,501	1,496	1,493	1,491	1,486	1,483	
10	香川県	2,887	2,755	2,758	2,722	2,688	2,649	1,025	1,025	1,023	1,022	1,021	1,020	
11	福岡県	2,777	2,699	2,722	2,644	2,601	2,629	4,990	5,002	5,016	5,032	5,043	5,051	
12	長崎県	2,353	2,298	2,304	2,248	2,217	2,187	1,526	1,520	1,517	1,513	1,507	1,501	
13	熊本県	2,439	2,442	2,519	2,484	2,422	2,422	1,862	1,861	1,859	1,860	1,858	1,855	
14	大分県	2,752	2,710	2,794	2,637	2,583	2,647	1,226	1,224	1,221	1,221	1,219	1,218	
15	宮崎県	2,455	2,458	2,462	2,363	2,361	2,347	1,173	1,172	1,170	1,169	1,167	1,164	
16	鹿児島県	2,298	2,304	2,346	2,277	2,236	2,239	1,790	1,788	1,786	1,783	1,779	1,775	
17	福島県	2,832	2,786	2,853	2,713	2,670	2,637	2,132	2,129	2,127	2,125	2,120	2,113	
18	高知県	2,429	2,349	2,398	2,311	2,234	2,238	816	815	814	813	810	807	
19	新潟県	2,895	2,796	2,805	2,741	2,695	2,705	2,488	2,482	2,476	2,473	2,465	2,460	
	沖縄県	2,123	2,113	2,117	2,076	2,054	2,042	1,298	1,308	1,318	1,329	1,339	1,349	
	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	全国	3,117	3,067	3,085	2,970	2,940	2,958	126,472	126,667	126,926	127,291	127,435	127,619	
	出所		内閣府経済社会総合研究所						内閣府経済社会総合研究所					